گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۸۳۹۷
یکشنبه ۳۰ دی ۱۴۰۳ ۱۰:۲۴

قاچاق سوخت

# سوخت هست اما برای قاچاق! &#۴۷; معنای واقعی بی کفایتی چیست؟

رضا نواز، سخنگوی صنف جایگاه‌داران سوخت، اخیرا از قاچاق سالانه سه میلیارد لیتری سوخت به پاکستان خبر داد و عنوان کرد که این میزان قاچاق به هیچ عنوان کار مردم عادی نیست. حال باید پرسید که اگر قاچاق سازمان‌یافته سوخت توسط مردم عادی صورت نمی‌گیرد، پس چرا قوانین محدودکننده در حوزه سوخت تنها برای مردم عادی اجرا می‌شود؟

به گزارش گروه صنعت و تجارت _پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت، قاچاق ۲۰ میلیون تا ۲۵ میلیون لیتری سوخت، موضوعی است که هر هفته حداقل چندین خبر در مورد آن منتشر می‌شود. اخباری که از برخورد مسئولان با قاچاقچیان حکایت می‌کند. حال سوالی که مطرح می‌شود این است که اگر هر روز مقابله جدی با قاچاقچیان صورت می‌گیرد، پس چرا هم‌چنان روزانه ۲۰ میلیون تا ۲۵ میلیون لیتر سوخت از کشور قاچاق می‌شود؟

اخیرا رضا نواز، سخنگوی صنف جایگاه‌داران سوخت، در یک نشست خبری که ویدیو آن در فضای مجازی منتشر شده با ارائه آمار میزان توزیع سوخت در استان‌های شرقی و همچنین اعلام آمار دولت پاکستان مبنی بر ورود سالانه سه میلیارد لیتر سوخت قاچاق به این کشور، توضیح داد: این میزان قاچاق سوخت به هیچ عنوان کار مردم عادی نیست. روزانه چند صد تریلی نفت‌کش جاده‌پیما از مرز شرقی ایران خارج می‌شود.

وی ادامه داد: قطعا کسانی که این میزان از قاچاق و انفال را از کشور خارج می‌کنند و بهره می‌برند، دوست ندارند هیچ اقدامی برای شناخت مصرف‌کننده واقعی و رسیدن یارانه سوخت به دست مردم، صورت گیرد. حتی با پالایشگاه‌سازی و تامین سوخت، این افراد بیشتر کار می‌کنند.

این اظهارات نشان از آن دارد که مسئولان کاملا می‌دانند که میزان قاچاق سوخت مطرح‌شده، توسط مردم عادی صورت نمی‌گیرد. اما همچنان بر اعمال محدودیت سوخت‌گیری برای مردم، برای جلوگیری از قاچاق اصرار می‌ورزند.

## وضع قوانین محدودکننده سوخت‌گیری برای جلوگیری از قاچاق

مسئولان در مواجهه با بحران سوخت، به راهکارهایی برای اعمال محدودیت برای مردم عادی روی می‌آوردند تا بتوانند با محدودیت‌های اعمال‌شده، از میزان قاچاق بکاهند. از جمله این طرح‌ها می‌توان به محدودیت سوخت‌گیری در استان‌های مرزی و طرح‌هایی مانند باک پر اجرا کرد.

در برخی شهرهای مرزی استان سیستان و بلوچستان، مردم برای دریافت سوخت باید به شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی مراجعه کنند و مجوز دریافت کنند. یا حتی در برخی شهرها، طرحی به نام کُدینگ جایگاه‌ها در استان سیستان و بلوچستان اجرا شده که به مردم اجازه نمی‌دهد از هر جایگاهی سوخت‌گیری کنند.

این طرح‌ها منجر به ایجاد صف‌های طولانی در استان شده است. مردم باید ساعت‌های طولانی در صف‌های جایگاه‌ها بایستند تا بتوانند سوخت موردنیاز خود را دریافت کنند؛ موضوعی که مشکلات بسیاری برای مردم و البته کامیون‌داران به وجود آورده است.

از طرف دیگر، سهمیه سوخت بسیاری از اصناف مانند کشاورزان، صیادان و کامیون‌داران به بهانه مبارزه با قاچاق کاهش یافته است. این موضوع مشکلات متعددی برای معیشت مردم به وجود آورده و هیچ بهبودی در روند کاهش قاچاق حاصل نشده است.

در مورد کاهش سهمیه کامیون‌داران باید گفت که آن‌ها دیگر بدون ارائه بارنامه امکان سوخت‌گیری ندارند و میزان سوخت اختصاص‌یافته به آن‌ها، بر اساس مسافتی است که شرکت پخش فرآورده‌های نفتی تعیین می‌کند. این در حالی است که بسیاری از آن‌ها به این موضوع معترض هستند که وزارت نفت، مسافت را درست تعیین نمی‌کند و میزان سهمیه اختصاص‌یافته به آن‌ها کفاف مسیر را نمی‌دهد.

همچنین طرحی در برخی مرزهای کشور از جمله مرز بازرگان در جریان است که کامیون‌داران را ملزم می‌کند تا باک خود را با گازوئیل ۵۵ هزار تومانی پر کنند. این طرح که دو سال پیش تنها برای کامیون‌داران ایرانی اجرا شده بود، از چندین ماه قبل برای کامیون‌داران ترکیه هم اجرا شد.

البته ترکیه هم در اقدامی متقابل معافیت مالیاتی برای کامیون‌داران ایرانی را لغو کرد. موضوعی که منجر به گرفتاری بیش از ۱۰۰۰ کامیون‌دار ایرانی در مرز بازرگان شد. در این زمینه باید گفت که طرح باک پر که برای کاهش قاچاق سوخت در دستور کار بود، تنها به درآمدزایی دولت و کاهش صادرات و واردات منجر شد.

چرا سیاست‌های مقابله با قاچاق تاکنون موفق نبودند؟

موضوعات مطرح‌شده تنها برخی از قوانینی است که دولت‌ها برای جلوگیری از قاچاق سامان دادند و تاکنون هیچ یک از این اقدامات، نه تنها موفق نبوده، بلکه منجر به ضرر و زیان مردم و البته اقتصاد کشور شده است.

باید گفت که مسئولان هدف خود را مردم عادی در نظر گرفته بودند، در حالی که با توجه به حجم قاچاق و اظهارات مسئولان، هدف نباید مردم عادی باشند. از این رو باید گفت که وقتی گروه هدف سیاست اشتباه تعیین شود، آن سیاست نمی‌تواند جلوی قاچاق را بگیرد.

این سیاست‌ها تنها وضع مردم مناطق مرزی را بدتر کرده است. مردمی که در مرزها زندگی می‌کنند و تاکنون با محدودیت‌های فراوانی مانند دسترسی به آب، برق و گاز روبه‌رو بودند، باید با کمبود سوخت نیز دست به گریبان باشند. چرا که دولت گمان کرده است که با اعمال محدودیت‌های سوخت‌گیری می‌تواند جلوی قاچاق ۲۰ میلیون لیتری سوخت را بگیرد!

این موضوع که مسئولان هر دم بر سازمان‌یافته بودن قاچاق سوخت تاکید می‌کنند و باز هم گروه هدف قوانین محدودکننده خود را مردم عادی قرار می‌دهند، موضوعی جالب توجه است. اما باید گفت تا موقعی که گروه هدف از مردم عادی به سمت باندهای قاچاق سازمان‌یافته تغییر نکند و مبادی اصلی قاچاق معرفی نشود، همچنان بخش قابل توجهی از سوخت موردنیاز کشور به سمت دیگر کشورها روانه می‌شود.